Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6308**

17. Wahlperiode 29. 06. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/6187 –

Planungsaufträge des Bundesverkehrsministeriums für Straßenbauvorhaben ohne gesetzliche Bedarfsfeststellung

Vorbemerkung der Fragesteller

In der aktuellen Legislaturperiode hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, häufig von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Planungsaufträge für Fernstraßenprojekte zu erteilen, ohne dass sie im Bedarfsplan mit Planungsrecht versehen sind, z. T. sogar ohne überhaupt im Bedarfsplan aufgeführt zu sein. Als gesetzliche Grundlage dafür wird die in § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) ermöglichte Ergänzung der Straßenbaupläne als Anlagen der jeweiligen Bundeshaushaltspläne angeführt, die Projekte umfassen können, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen. Dieses Vorgehen muss allerdings mit einem „unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarf, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur," begründet sein. Diese Verlagerung der Entscheidungshoheit auf die Verwaltungsebene schafft Intransparenz für Bürgerinnen und Bürger, wie auch für Parlamentarier.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (Beschluss der Bundesregierung vom 2. Juli 2003) ist ein Regierungsprogramm in Form eines Investitionsrahmenplans und somit nur ein Planungsinstrument, jedoch kein Finanzierungsplan oder -programm. Er ist zugleich Grundlage für die Novellierung der Ausbaugesetze mit den Bedarfsplänen für die Fernstraßen und die Bundesschienenwege. Maßgebend im Sinne der Fragestellungen ist der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 als Anlage des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes. Die Beantwortung der Fragen bezieht sich also auf die Inhalte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Gemäß § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) können die jährlichen Straßenbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur, erforderlich ist.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Juni 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Anwendung des § 6 FStrAbG ist sehr restriktiv und nur nach differenzierter Prüfung zu handhaben. Die für die Planung der Bundesfernstraßenprojekte verantwortlichen Länder haben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen entsprechenden prüffähigen Antrag zu stellen, der die Unvorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung gegenüber dem Entscheidungszeitpunkt der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bedarfsplans darzustellen hat.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Aktualität der Inhalte des Bundesverkehrswegeplanes?

2. Werden die Inhalte des Bundesverkehrswegeplanes den aktuellen verkehrlichen Notwendigkeiten innerhalb seiner Laufzeit gerecht?

3. Warum wurden die bisher erteilten Planungsaufträge nicht im Zuge der Evaluierung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 im vergangenen Jahr berücksichtigt und ergänzt?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 4 FStrAbG prüft das BMVBS nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; eine etwaige Anpassung würde dann durch Gesetz erfolgen.

Die Überprüfung des BPL erfolgte nicht für einzelne Maßnahmen, sondern betrachtete die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland. Eine Änderung der Dringlichkeitseinstufungen der Bundesfernstraßenprojekte des geltenden BPL war mit der Überprüfung nicht verbunden; es wurden auch keine neuen Projekte erwogen.

Da sich die Grundlagen des BPL, insbesondere die Gesamtentwicklung des Verkehrs, nicht wesentlich verändert haben, sind die Inhalte des BPL weiterhin aktuell und werden den verkehrlichen Notwendigkeiten gerecht.

4. Wie erklärt sich der Widerspruch, dass einerseits im Zuge der Evaluierung sämtliche Festsetzungen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 bestätigt wurden, andererseits insbesondere seit Anfang 2010 zahlreiche Planungsaufträge mit der Begründung einer erheblichen Veränderung der verkehrlichen Situation erteilt wurden?

Seit Verabschiedung des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes und damit des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Oktober 2004, der rund 2 500 Aus- und Neubauprojekte der Bundesfernstraßen umfasst, wurden bis heute zwölf positive Entscheidungen gemäß § 6 FStrAbG getroffen sowie für weitere 16 Projekte der Aufnahme von Planungen zugestimmt.

Seit Anfang 2010 wurden drei Entscheidungen gemäß § 6 FStrAbG getroffen. Für weitere vier Projekte wurde der Aufnahme von Planungen zugestimmt. Der Antrag nach § 6 FStrAbG ist hierfür rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu stellen.

5. Für welche Projekte liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung derzeit Anträge auf Anwendung des § 6 FStrAbG vor?

Derzeit liegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Antrag auf Anwendung des § 6 FStrAbG zum 4-streifigen Ausbau der B 16 südlich von Ingolstadt vor. Ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor.

6. Welche Anträge der Länder wurden bislang abgelehnt (bitte Projekt, Datum und Entscheidungsgrund angeben)?

Folgende Anträge wurden wegen des fehlenden Nachweises eines unvorhergesehenen Verkehrsbedarfs abgelehnt:

B 3	OU Elstorf	März 2006;
B 29	OU Pflaumloch und OU Trochtelfingen	Januar 2007;
B 51	Moselaufstieg	Juli 2006;
B 198n	B 198–Neukünkendorf (B 2)	Juli 2005.

7. Welchen Projekten hat die Bundesregierung in der aktuellen Legislaturperiode auf welchen verkehrswirtschaftlichen Grundlagen wann einen unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarf bestätigt und einen Planungsauftrag erteilt (bitte tabellarisch nach Projekt, Datum und Entscheidungsgrundlage aufführen)?

Für folgende Projekte wurden in der aktuellen Legislaturperiode Entscheidungen gemäß § 6 FStrAbG getroffen:

B 14	Verlegung bei Katterbach Grund: unvorhergesehener Verkehrszuwachs vor allem infolge des Neubaus einer Ansiedlung;	September 2010
B 47	OU Bürstadt–Lorsch Grund: Zustimmung zum vierstreifigen Ausbau wegen der Notwendigkeit der Fahrbahnsanierung sowie erforderlicher Wasserschutzmaßnahmen bei hohem Verkehrsaufkommen;	März 2010
B 241	OU Uslar Grund: raumordnerische Erreichbarkeitsdefizite.	November 2010

Für folgende Projekte wurden in der aktuellen Legislaturperiode der Aufnahme von Planungen zugestimmt. Rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist der Antrag nach § 6 FStrAbG zu stellen:

A 66	Wiesbaden/Schierstein–Wiesbaden/Erbenheim Grund: Zustimmung zum 6-streifigen Ausbau im Zusammenhang mit einer Brückenerneuerung;	Januar 2010
B 20	OU Gumpersdorf Grund: unvorhergesehener Verkehrszuwachs;	Dezember 2010
B 13	Südumfahrung Holzkirchen Grund: Veränderung in der Verkehrsstruktur;	Dezember 2009
B 240	OU Eschershausen (Westabschnitt) Grund: gemeinsame Planung mit dem Nordabschnitt erforderlich;	April 2010
B 240	OU Weenzen Grund: raumordnerische Erreichbarkeitsdefizite;	April 2010
B 304	OU Obing Grund: Veränderung in der Verkehrsstruktur, unvorhergesehener Verkehrszuwachs.	Dezember 2009

8. Wie hoch sind die prognostizierte Verkehrsstärke, der Lkw-Anteil und der Anteil des Durchfahrtsverkehrs für das Projekt B 304 Ortsumfahrung Obing, und welche weiteren Gründe führten zu der Bewertung, dass ein unvorhergesehener höherer Verkehrsbedarf vorliege?

Die Straßenverkehrszählung 2005 hat auf der B 304 westlich von Obing eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) von rund 6 300 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von rund 13 Prozent gezeigt. Mit der künftigen Ortsumfahrung wird eine Entlastung des Ortskernes von 5 400 Kfz/24 h auftreten, d. h. eine Entlastungswirkung von rund 77 Prozent.

Die in Ost-West-Richtung führende B 304 dient bei zunehmender Überlastung der A 8, insbesondere bei auftretenden Verkehrsspitzen und Stauungen durch saisonalen Reiseverkehr sowie während der Bauphasen für den geplanten Ausbau der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze als alternative, weiträumige Ausweichstrecke für den Durchgangs- und regionalen Verkehr. Dies führt zu einer höheren Verkehrsbelastung des betreffenden Streckenabschnittes der B 304.

Eine Verifizierung dieser Annahmen wird im Rahmen der Antragsprüfung nach § 6 FStrAbG vor der Anerkennung des unvorhergesehenen Bedarfs durch das BMVBS erfolgen.

9. Wie hoch sind die prognostizierte Verkehrsstärke, der Lkw-Anteil und der Anteil des Durchfahrtsverkehrs für das Projekt B 13 Südumfahrung Holzkirchen, und welche weiteren Gründe führten zu der Bewertung, dass ein unvorhergesehener höherer Verkehrsbedarf vorliege?

Die im Jahr 2003 für eine Einstufung zugrunde gelegte Bewertungsprognose für das Jahr 2015 weist eine Verkehrsbelastung auf der B 13 Südumfahrung Holzkirchen mit rund 9 400 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von rund 11 Prozent aus.

Die Straßenverkehrszählung 2005 hat innerhalb der Ortsdurchfahrt Holzkirchens auf der B 13 einen DTVw von über 10 000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 4 Prozent gezeigt.

Die nach einem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2006 für den Ortskern von Holzkirchen prognostizierte Verkehrsstärke im Jahr 2020 zeigt eine Verkehrsbelastung von bis zu 17 000 Kfz/24 h. Eine künftige Ortsumfahrung würde im Jahr 2020 im Falle einer Realisierung eine Belastung von rund 7 300 Kfz/24 h erhalten. Dies würde eine Entlastungswirkung des Ortskernes von bis zu 30 Prozent vom Durchgangsverkehr bedeuten.

Eine Veränderung der verkehrlichen Grundlagen im Vergleich zum Bewertungszeitpunkt 2003 sind zum einen die seit dem Jahr 2006 mögliche Kapazitätserhöhung der A 8 im Teilabschnitt Autobahnkreuz München-Süd bis Anschlussstelle Holzkirchen durch technische Anlagen zur Freigabe des Seitenstreifens auf beiden Richtungsfahrbahnen und zum anderen die verkehrliche Inbetriebnahme der Nordtangente Holzkirchen Ende 2009.

Eine maßgebende Verlagerung der Verkehrsströme auf die Autobahn und eine damit einhergehende Entlastung für Holzkirchen könnte erst nach Realisierung einer Südumgehung Holzkirchen mit Anbindung der B 13 an die B 318 erreicht werden.

Eine Verifizierung dieser Annahmen wird im Rahmen der Antragsprüfung nach § 6 FStrAbG vor der Anerkennung des unvorhergesehenen Bedarfs durch das BMVBS erfolgen.

10. Wie hoch sind die prognostizierte Verkehrsstärke, der Lkw-Anteil und der Anteil des Durchfahrtsverkehrs für das Projekt B 2 Ortsumfahrung Dietfurt, und welche weiteren Gründe führten zu der Bewertung, dass ein unvorhergesehener höherer Verkehrsbedarf vorliege?

Die im Jahr 2003 für eine Einstufung zugrunde gelegte Bewertungsprognose für das Jahr 2015 weist eine Verkehrsbelastung auf der B 2 Ortsumgehung Dietfurt von rund 8 000 Kfz/24 h mit einen Lkw-Anteil von annähernd 10 Prozent aus.

Die amtliche Straßenverkehrszählung 2005 belegt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf der B 2 bei Dietfurt von über 10 600 Kfz/24 h und eine Lkw-Belastung von rund 15 Prozent.

Entsprechend der Straßenverkehrsprognose 2025 wird die Belastung auf der B 2 bei Dietfurt auf 15 000 Kfz/24 h ansteigen, der prognostizierte Lkw-Anteil liegt bei über 20 Prozent.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist im Rahmen der von der bayerischen Straßenbauverwaltung für die Planung noch zu erstellenden detaillierten Projektprognose zu ermitteln. Die B 2 stellt jedoch im mittelfränkisch-nordschwäbischen Raum mit den Anschlüssen an die Autobahnen A 6 und A 8 eine maßgebende überregionale Nord-Süd-Verbindung dar. Von dem geplanten Ausbaukonzept der B 2 zwischen Nürnberg und Augsburg ist ein Großteil (80 Prozent) bereits verwirklicht.

Das BMVBS hat der Entwicklung von planerischen Vorstellungen für die Ortsumgehung Dietfurt angesichts der besonderen Bedeutung des Streckenzuges für die Erschließung der Region und des hohen Güterverkehrsanteils zwischen der A 6 und der Regierungsbezirksgrenze von Mittelfranken südlich Treuchtlingen im Jahr 2008 zugestimmt. Dabei hat auch die von der bayerischen Straßenbauverwaltung dargelegten Verkehrssicherheitsprobleme im Bereich der Kreuzung der B 2 mit der St 2230 Berücksichtigung gefunden.

Eine Verifizierung der Verkehrszahlen wird im Rahmen der Antragsprüfung nach § 6 FStrAbG vor der Anerkennung des unvorhergesehenen Bedarfs durch das BMVBS erfolgen.

11. Welchen Projekten hat die Bundesregierung in der 16. Legislaturperiode auf welchen verkehrswirtschaftlichen Grundlagen wann einen unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarf bestätigt und einen Planungsauftrag erteilt (bitte tabellarisch nach Projekt, Datum und Entscheidungsgrundlage aufführen)?

Für folgende Projekte wurden in der 16. Legislaturperiode (2005 bis 2009) Entscheidungen gemäß § 6 FStrAbG getroffen:

A 1	AS Ascheberg–AK Münster/Süd	September 2009
	Grund: sechsstreifiger Ausbau im Zusammenhang mit einer Brückenerneuerung und dem Bau einer neuen Anschlussstelle;	
A 61	Tank- und Rastanlage Hunsrück–AS Rheinböllen	Juni 2006
	Grund: sechsstreifiger Ausbau im Zusammenhang mit Brückenerneuerungen;	
A 92	AD München/Feldmoching–AK Neufahrn	Dezember 2005
	Grund: sechsstreifiger Ausbau wegen unvorgesehenen Verkehrszuwachs (Flughafen München);	
B 27	OU Waake	Dezember 2008
	Grund: Sperrung des Heidkopftunnels für Gefahrguttransporte;	

B 51	OU Köln/Mechenich Grund: veränderte Verkehrsstruktur;	Februar 2008
B 190n	A 14–B 4/B191 Grund: Anpassung an die Planungen der A 39;	April 2008
B 229	OU Langenfeld Grund: veränderte Verkehrsstruktur;	Mai 2007
B 241	Bollensen–Volpriehausen Grund: raumordnerische Erreichbarkeitsdefizite;	April 2008
B 247	Höngeda–Bad Langensalza Grund: unvorhergesehener Verkehrsbedarf aufgrund netzkonzeptioneller Änderungen.	April 2007

Für folgende Projekte wurden in der 16. Legislaturperiode der Aufnahme von Planungen zugestimmt. Rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist der Antrag nach § 6 FStrAbG zu stellen:

A 3	AS Neutraubling–AS Rosenhof Grund: planerischer und verkehrlicher Zusammenhang des für sich verkehrswirksamen Abschnittes AK Regensburg–AS Rosenhof;	März 2008
A 8	AS Rosenheim–Bundesgrenze D/A Grund: zusammenhängende sechsstreifige Ausbauplanung vor dem Hintergrund eines erhöhten Sanierungsbedarfs der Bestandsstrecke;	Oktober 2007
A 44	AS Kassel-Wilhelmshöhe–AD Kassel-Süd Grund: sechsstreifiger Ausbau im Zusammenhang mit Brückenerneuerungen;	Februar 2009
A 45	AK Hagen–AK Gambach Grund: abschnittsweiser sechsstreifiger Ausbau im Zusammenhang mit Brückenerneuerungen;	Juli 2009
A 96	Oberpfaffenhofen–Germering-Süd Grund: Verkehrszuwachs seit Verkehrsfreigabe der Anbindung A 99 Westring München an die A 96 im Februar 2006;	April 2009
B 2	OU Dietfurt Grund: unvorhergesehener Verkehrszuwachs, besondere Bedeutung des bereits zum Großteil ausgebauten Streckenzuges;	Januar 2008
B 4	OU Meinholz–Röttgesbüttel Grund: Notwendigkeit der zusammenhängenden Planung mit dem Abschnitt Röttgesbüttel–Gifhorn;	Juni 2008
B 75	OU Scheeßel Grund: veränderter Verkehrsbedarf;	März 2009
B 299	OU Trostberg/Tacherting Grund: wegen planerischer Abhängigkeiten zur OU Altenmarkt gesamtheitliche planerische Betrachtung der B 299/B 304 zwischen Traunstein und Altötting erforderlich.	September 2007

12. Welchen Projekten hat die Bundesregierung in der 15. Legislaturperiode auf welchen verkehrswirtschaftlichen Grundlagen wann einen unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarf bestätigt und einen Planungsauftrag erteilt (bitte tabellarisch nach Projekt, Datum und Entscheidungsgrundlage aufführen)?

Nach Verkündung des Fünften Fernstraßenausbauänderungsgesetzes im Oktober 2004 wurde in der 15. Legislaturperiode (2002 bis 2005) für das folgende Projekte der Aufnahme von Planungen zugestimmt. Rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist der Antrag nach § 6 FStrAbG zu stellen:

A 73	AK Fürth/Erlangen–AS Möhrendorf Grund: gemeinsame Projektplanung mit dem Ausbau der A 3 im Bereich Erlangen erforderlich.	Juli 2005

13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Intransparenz dieses Verwaltungshandelns für die Öffentlichkeit und den Deutschen Bundestag zu senken?

Projektfinanzierungen auf der Grundlage von Entscheidungen nach § 6 FStrAbG sind im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) entsprechend gekennzeichnet.

14. Wie rechtssicher bewertet die Bundesregierung den jeweiligen Bedarf der Projekte, denen vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, ein unvorhergesehener höherer Verkehrsbedarf bestätigt wurde, im Falle gerichtlicher Überprüfungen?

Die Entscheidungen nach § 6 FStrAbG erfolgen nach sorgfältiger Prüfung der Voraussetzungen. Es ist daher davon auszugehen, dass auch in einem gerichtlichen Verfahren die zur Entscheidung führenden Gründe nicht mit Erfolg in Zweifel gezogen werden können.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333